Deutscher Bundestag **Drucksache 18/11324**

18. Wahlperiode 16.02.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Harald Terpe, Annalena Baerbock, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Peter Meiwald, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Luftrettung und Landeplätze nach Inkrafttreten der geänderten LuftVO

Mit Änderung des EU-Luftfahrtrechts im Jahr 2012 und dem Auslaufen einer Übergangsregelung für Deutschland im Oktober 2014 greifen seitdem alle in der EU-Verordnung Nr. 965/2012 geregelten Bestimmungen. Im Kontext dieser Änderungen gab es in Deutschland seit 2014 bis Anfang dieses Jahres auch eine intensive öffentliche Debatte mit dem Tenor „EU gefährdet Luftrettung in Deutschland“ (siehe z. B. www.welt.de/wirtschaft/article128279477/EU-Buerokraten-behindern-Kampf-gegen-den-Tod.html). Hintergrund dafür waren veränderte gesetzliche Vorgaben für die Ausgestaltung von Hubschrauberlandeplätzen und neue Regelungen für die Fragen, wann, wo und unter welchen Umständen Rettungshubschrauber landen dürfen.

Vor dem Hintergrund des großen öffentlichen Drucks und des tatsächlichen Dilemmas, dass unter den neuen Vorgaben die Mehrzahl aller Hubschrauberlandeplätze an Krankenhäusern in Deutschland zukünftig nicht mehr hätten angeflogen werden können, sahen sich die Bundesregierung und auch das Luftfahrtbundesamt (LBA) nach Inkrafttreten der neuen EU-Regeln gezwungen, alle Landestellen an Krankenhäusern, die nicht vollumfänglich nach § 6 LuftVG ausgestattet und vom LBA zugelassen waren, als sogenannte „Public Interest Sites“ (PIS) zu erklären (siehe z. B. www.rp-online.de/politik/deutschland/alexander-dobrindt-sichert-landeplaetze-an-krankenhaeusern-aid-1.4622922).

Solche PIS-Landestellen sieht das geänderte EU-Luftfahrtrecht ausdrücklich überall dort vor, wo die Wahrung höherer Güter (zum Beispiel „Leib und Leben“ im Bereich der Luftrettung) nicht anders gewährleistet werden kann. In der von den deutschen Luftrettungsbetreibern zusammengestellten Liste von PIS-Landestellen finden sich neben vielen regelhaft genutzten Landestellen teilweise aber auch solche Landestellen, die inzwischen gar nicht mehr existieren (da z. B. zugebaut, zugewachsen oder dauerhaft anders genutzt).

Bundesverkehrsminister Dobrindt hatte angekündigt, im Rahmen der Novelle des LuftVG und der Änderung der LuftVO nachhaltig Rechts- und Bestandssicherheit für alle zur Luftrettung genutzten Landeplätze in Deutschland zu schaffen (siehe www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LR/zukunftsplan-hubschrauberlandestellen.html). Tatsächlich aber gehen aus der im Juni 2016 geänderten LuftVO entgegen der Ankündigungen des Ministers sehr detaillierte und weitreichende Anforderungen für PIS-Landeplätze hervor. Mit Inkrafttreten der geänderten LuftVO stellt sich die Situation so dar, dass es zwar eine lange Liste von Landeplätzen gibt, die seitens der Luftrettung in Deutschland weiter als

PIS-Landestellen genutzt werden sollen, deren überwiegender Anteil aber die in der LuftVO geforderten Kriterien bisher nicht oder nur teilweise erfüllt. Die LuftVO in der geänderten Fassung von 2016 räumt den Betreibern von PIS-Landeplätze bis 2018 Zeit ein, alle in der LuftVO geforderten Kriterien zu erfüllen. Spätestens Mitte 2018 sind die Luftrettungsorganisationen ihrerseits in der Pflicht, gegenüber dem Luftfahrtbundesamt die vollständige Umsetzung der LuftVO an allen von ihnen genutzten Landestellen und Landeplätzen nachzuweisen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele und welche Landeplätze von öffentlichem Interesse („Public Interest Sites“, PIS) für die Luftrettung in Deutschland existieren zurzeit?
2. Wie viele und welche Landeplätze nach § 6 LuftVG für die Luftrettung in Deutschland existieren zurzeit?
3. Wie viele Flugbewegungen (An-/Abflug) im Rahmen von Luftrettungseinsätzen gab es 2016 an PIS-Landeplätzen und wie viele Flugbewegungen an Landeplätzen nach § 6 LuftVG?
4. Gab es 2016 im Rahmen der Luftrettung in Deutschland jenseits von den Einsatzorten („HEMS operating site“ im Sinne der EU-Verordnung Nr. 965/2012) Starts und Landungen außerhalb der ausgewiesenen PIS-Landestellen oder Landeplätze nach § 6 LuftVG, und wenn ja, welche und wie häufig?
5. Wie ist sichergestellt, dass ab 2018 alle PIS-Landeplätze sämtliche in der 2016 geänderten LuftVO festgelegten Kriterien erfüllen (§ 18 Absatz 4, einschließlich der zugehörigen Anlage 3 zum § 18 Absatz 4)?
6. Wie viele der PIS-Landestellen erfüllen inzwischen die in der 2016 geänderten LuftVO geforderten Kriterien (§ 18 Absatz 4, einschließlich der zugehörigen Anlage 3 zum § 18 Absatz 4) und für wie viele dieser PIS-Landestellen wurde dies in Anträgen der Luftrettungsbetreiber gegenüber dem Luftfahrt-Bundesamt ausgewiesen?
7. Wie viele der durch den Luftrettungsdienst in Deutschland genutzten PIS-Landestellen und wie viele Landeplätzen nach § 6 LuftVG werden nicht von einem Krankenhaus betrieben und wer sind diese Betreiber?
8. Wie viele dieser zugelassenen PIS-Landestellen ohne Zulassung als Landeplatz nach § 6 LuftVG waren Dachlandeplätze?
9. Wie viele dieser PIS-Landestellen ohne Zulassung als Landeplatz nach § 6 LuftVG haben eine Genehmigung für den Nachtflugbetrieb erhalten?
10. a) Wie viele Anträge auf Genehmigung eines Landeplatzes nach § 6 LuftVG liegen zurzeit beim Luftfahrtbundesamt (LBA) vor?

    b) Wie viele solche Anträge wurden bislang gestellt und wie viele wurden genehmigt oder abgelehnt (bitte nach Monaten aufschlüsseln)?
11. Wie lang sind zurzeit die durchschnittlichen Bearbeitungszeiten für die Genehmigung eines Landeplatzes nach § 6 LuftVG (Zeitraum zwischen Eingang des Antrags und der Genehmigung)?
12. Wie hoch sind die deutschlandweit zu erwartenden Kosten der Ertüchtigung von PIS-Landeplätzen im Sinne der geänderten LuftVO und wer kommt für diese auf, insbesondere wenn diese sich nicht auf privatem Gelände, sondern beispielsweise in öffentlichen Grünanlagen oder auf kommunalen Liegenschaften befinden?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

13. Wer ist für die Erstellung, Pflege und Aktualisierung der sogenannten „Master-Liste“ aller PIS-Landeplätze in Deutschland verantwortlich und wer stellt sicher, dass die Landestellenbetreiber über den aktuellen Status ihrer Landestelle oder Landeplatzes (insbesondere bei Aufnahme und Ausschluss aus der Liste) informiert sind?

14. Sind zurzeit und über 2018 hinaus für die Luftrettung auch weiterhin Landungen an PIS-Landeplätzen möglich, die nicht oder nur teilweise die Kriterien der 2016 geänderten LuftVO erfüllen, und unter welchen Bedingungen sind diese Landungen möglich?

15. a) Wird es auch zukünftig möglich sein, Patientinnen und Patienten zu einem PIS-Landeplatz eines Krankenhauses zu fliegen bzw. dort abzuholen, wenn nicht unmittelbar Gefahr für Leib oder Leben im Sinne § 25 LuftVG besteht oder können in einem solchen Falle künftig nur noch Landeplätze mit Zulassung nach § 6 LuftVG angeflogen werden?

    b) Wenn nein, ist nach Kenntnis der Bundesregierung durch diese Regelung der Lufttransport von Patientinnen und Patienten aus medizinischen Gründen gefährdet und welche politischen Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

Berlin, den 14. Februar 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333